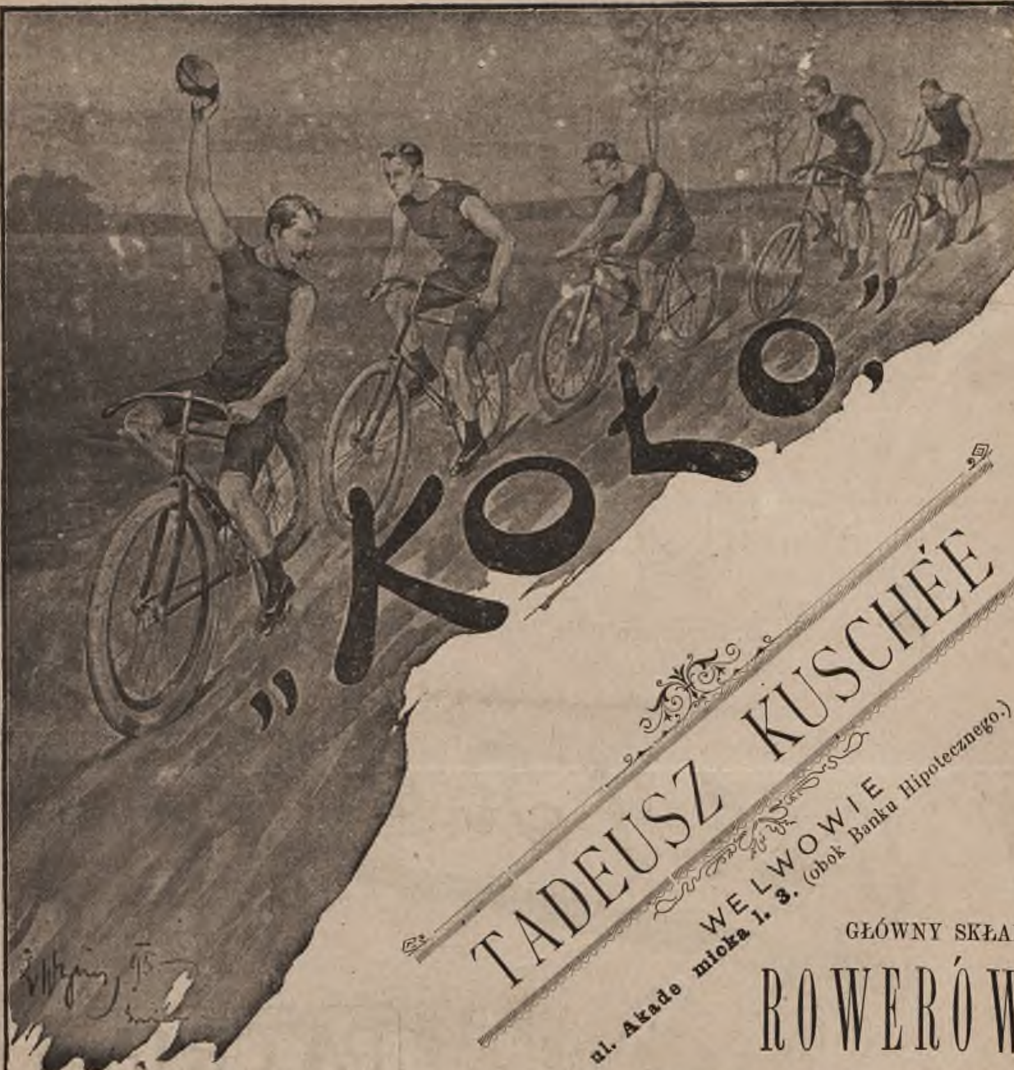

„Koło,“

„ŻART" kalendarz humorystyczny i illustrowany 19 arkuszy druku. Cena 50 ct. — Dla Szanownych Abonamentów „Koła" zniżamy na **30 ct.** z przesyłką pocztową **35 ct.** — Administracya „Żartu" Ossolińskich 15.

Rok. V. Dnia 5. grudnia 1899. Nr. 23.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie	4 zł.
półrocznie	2 „
kwartalnie	1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych:

rocznie	3 zł. — ct.
półrocznie	1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO"

Pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy

Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 5. 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona	24 złr.
1/2 strony	12 „
1/4 „	6 „
1/8 „	3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya **we Lwowie,** ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

Wszyscy członkowie Lwowskiego Klubu Cyklistów otrzymują „KOŁO" bezpłatnie.

Wystawy kolarskie
w Londynie.

Dnia 16. listopada otwarte zostały równocześnie obie doroczne londyńskie wystawy kolarskie, a to „National"-Show po raz ósmy, „Stanley"-Show po raz dwudziesty trzeci.

Po dokładniejszem przyjrzeniu się nie można nie spostrzedz, iż wystawa „narodowa" daleko niżej stoi od klasycznej „Stanleyowskiej" i to tak pod względem firm biorących w wystawie udział, jak i pod względem wystawionych przedmiotów, co zresztą ze sobą w ścisłym stoi związku.

Na wystawie narodowej w pałacu krzyształowym widzimy zaledwie kilka starych znanych firm; zresztą inne nazwaćby można do pewnego stopnia parweniuszami wobec dziedzicznej szlachty z pomieszczonej w hali rolniczej wystawy Stanleyowskiej, jak np. Singer, Bayliss-Thomas, Raleigh, Dunlop — reprezentantów dobrych czasów.

Najlepsze bezprzecznie miejsce zajmuje The Dunlop Tyre Co., a jakkolwiek nie znajdujemy tam jakichś epokowych nowości, to przecie uznać musimy bardzo gustowny — a dość w Anglii rzadki — układ rozmaitych modeli gum, częścią do kół dopasowanych, częścią w rozmaitych modelach i częściach od jednocalowego obręcza wyścigowego aż do pancerzowego obręcza samochodowego o grubości ramienia. Obok tego znajdują się okrycia gumowe, wachlarze do kół, manierki, hamulce, pedały, kasetki reparacyjne w wielkiej obfitości.

Zresztą co do gum i dodatków kauczukowych nie wiele się da powiedzieć, jakkolwiek niektóre większe firmy starały się Dunlopom dorównać.

Z pomiędzy fabryk rowerów najokazalej przedstawia się stara i dobrze znana firma Bayliss-Thomas i Ska z Coventry. Ale i tu nie spotykamy rozmaitych „najświeższych" nowości, gdyż fabryka ta zadawala się podaniem swoich pierwszorzędnych wypróbowanych wyrobów. Z nowości wystawia jedynie wyśmienite modele tricykli pakunkowych. Do takich samych konserwatystów w budowie kół należy firma Singer i Raleigh.

Wszystkie niemal inne firmy wystawiają po jednym lub więcej modeli kół wolno bieżących „free whell".

Wolno bieżące koło tylne z przynależnemi urządzeniami jest w ogóle „grand clou" wystawy i jedyną prawie nowością wystawową od lat kilku. Wystawa narodowa robi wrażenie jakoby zapomniano zupełnie o kołach bezłańcuchowych; łańcuch stał się znów nieodłączną częścią roweru, albowiem „free whell" nie dało się

jeszcze dotychczas do kół z przenośnią trybową, należycie zastosować; dotychczasowe próby okazały się niedostateczne, — przyjdzie jednak i to z czasem.

Pomiędzy free-whelistami pierwsze zajmuje miejsce Rover Cycle Co. Przedewszystkiem olśniewające robi wrażenie wystawa medali, puharow i innych nagród, wygranych na kołach tej fabryki. Trzydzieści rozmaitych modeli kół stanowi piękną kollekcyę bardzo eleganckich wyrobów tej marki. Maszyny drogowe zaopatrzone niemal wszystkie w wolno bieżące tylne koło, z hamulcami na tylnem kole a jedna też z przednim hamulcem, działającym za pomocą dwu skórzanych wałków chwytających dzwono przedniego koła.

Obok stanowisk „Graphic“. „New Premier“, „Mariot i Alldays“ odznaczają się wyroby fabryki „Quadrant“ C.C, gdzie widzimy i „free whell“ i bezłańcuchowe i „zwyczajne“ maszyny, a nawet jeden tricykl z „wolnymi pedałami“.

Koła „Gloria“ i „Triumph“ zaopatrzone są w „Morrow Patent Free Whell“, system uchodzący dotąd jako najlepszy. Widzimy też tu dwa rodzaje hamulców, jeden działający przez cofnięcie pedałów, drugi zaś taśmowy, działający na oś tylnego koła (zdaje się nie dość bezpieczny). Zresztą widzimy tu przeważnie podwójny tak przedni jak i tylny hamulec, — przedni ręczny — tylny nożny.

Koła „free wheel“ Wilkinsona mają dwa hamulce i to oba działające na dzwona kół.

Bardzo wiele miejsca zajęły części składowe, przybory i dodatki. Znachodzimy tu dosyć nowości bez znaczenia. Między latarkami acetylenowemi nie znachodzimy nic nadzwyczajnego; elektryczne chromają tak samo jak dotychczas. Z siodełek zasługuje na wzmiankę siodło dra Cranego; kolanko jego waha się na sprężynie i odboju pneumatycznym, dozwalając ruchów bocznych.

Bardzo liczne firmy wystawiły prócz rowerów także swoje samochody. Na wzmiankę zasługuje firma Wearwell C.C., która wystawiła aż dwanaście modeli.

Wogóle widać w tej gałęzi produkcyi znaczne postępy, zwłaszcza pod względem uszczuplenia wagi i równoczesnej dokładności budowy.

HENRYK KURZ

O KOLE BEZŁAŃCUCHOWEM.

Z pewnego rodzaju niepokojem wsiadałem przed Wielkanocnemi Świętami na bezłańcuchowe koło, puszczając się na niem w ładną dalszą podróż. Liczni znajomi odradzali mi tego „eksperymentu“, przytaczając najróżnorodniejsze ujemne strony tego rodzaju koła. Główny nacisk kładziono zawsze na to: „Co poczniesz, jeżeli podróżując po obcym kraju, w konstrukcyi zębatego koła wyłamie ci się ząb?“

Od tego czasu do dzisiaj, odbyłem trzy większe wycieczki za granicę do Włoch, Szwajcaryi i Niemiec, a nadto 100 jazd w kraju, co wszystko razem wynosi 6000 klm. po najrozmaitszych drogach i przy wszelkiego rodzaju stanie powietrza, nie naraziwszy się na spełnienie przepowiedni. A skoro maszyna wytrzymuje 6000 klm. próby, nie zdradzając najmniejszego błędu, to chyba z czystem sumieniem zalecić ją można jako dobrą, a konstrukcyę jej uznać jako nienaganną.

Wobec tego, że konstrukcya kół zębatych odgrywa tutaj najważniejszą rolę, o niej tylko będę mówił wyłącznie, nie zwracając wcale uwagi na inne części składowe maszyny.

1) Tak przednie jak też i tylne koła trybowe, wyrabiane przy sumiennie wykończonych maszynach z najlepszego materyału styryjskiego, poruszają się w szczelnie zamkniętych waseliną wypełnionych puszkach, dających się łatwo odśrubować. W tem samem już, gwałtowną widzimy korzyść w porównaniu ze zwykłemi kołami łańcuchowemi, a mianowicie pod względem utrzymania czystości; niepodobieństwem jest ażeby woda, piasek, kurz lub błoto dostały się do kół trybowych, jak to się dzieje przy kołach łańcuchowych, gdzie tłuszcz z kurzem tworzą masę zwiększającą tarcie i przyczyniającą się do prędszego zużycia materyału. Przypatrzcie się tylko zębatemu kołu i łańcuchowi przy maszynie, na której odbyliście chociażby jednodniową tylko wycieczkę po błocie lub kurzu. Czyszczenie wcale nie należy do przyjemności, większą jednak jeszcze jest nieprzyjemnością, jeżeli nosząc jasne dresy otrzemy się o łańcuch. Ta niemiła

strona kół łańcuchowych odpada zupełnie przy bezłańcuchowych.

2) Jeżeli części wystawione na tarcie, dają się utrzymać w największej czystości tj. jeżeli oprócz niezbędnego tłuszczu nie mogą do nich dostać się obce ciała, to tem samem i bieg koła musi być lżejszy. Przy kole łańcuchowem niepodobna zapobiedz temu dostawaniu się obcych ciał, najlepsze nawet ochrony łańcucha nic tu nie pomogą, jak to miałem sposobność przekonać się przez dwa lata. Nie tylko między łańcuch i koło zębate, ale także między pojedyncze ogniwa łańcucha wciska się brud i znacznie utrudnia bieg koła. Przy kole bezłańcuchowem to utrudnienie biegu z powodu nieczystości zupełnie odpada.

3) Zwiększające tarcie obce ciała, jak kurz i błoto, są może maluczkie, ale zato cząstki twardych kamieni, bywają bardzo często twardsze od żelaza i stali, dlatego też w wysokim stopniu przyczyniają się do prędszego zużwania się części składowych maszyny, wystawionych na tarcie, o czem po „wyjeżdżonych“ kołach zębatych i naciągniętych łańcuchach. łatwo możemy się przekonać. Naturalne zużycie trących się części żelaznych przy odpowiedniem zastosowaniu tłuszczu, jest właściwie bardzo nieznaczne, o czem przy wielkich maszynach fabrycznych, przy szczelnie zamkniętych łożyskach itd., można się przekonać. A że przy kole bezłańcuchowem, żadne obce ciało oprócz tłuszczu nie może się zakraść, odpada tem samem nadmierne zużywanie się części składowych wystawionych na tarcie.

4) Wszystkie części składowe koła wystawi ne na tarcie, wymagają bezwarunkowo środków do smarowania. Przy kołach łańcuchowych potrzebują ich codziennie łańcuchy, bądź w postaci oliwy, bądź też waseliny, mydła, grafitu i tp., czego chyba do przyjemności zaliczyć nie można. Przy kole bezłańcuchowem, wypełnia się waseliną obiedwie puszki, w których obracają się koła zębate i pozbywamy się troski pod tym względem na całe miesiące. bo tłuszcz nigdzie sie nie podzieje, a koła zębate nieustannie w wystarczającej mierze są weń zaopatrzone, przez co unika się nieznośnego „strzelania“ i trzeszczenia.

5) Jak już powiedziałem, przejechałem na kole bezłańcuchowem przeszło 6000 km. i dotąd ciągle jeszcze oczekuję na wyłamanie się zęba z trybowego koła, jednakże daremnie. Jeżeli konstrukcyi kół zębatych. przypatrzymy się chociażby tylko powierzchownie, to nabrać musimy przekonania, że wyłamanie zęba nie jest możliwe, a to z powodu silnej budowy zębów i ich stożkowatej formy, a także dlatego, że siła ciśnienia rozłożona jest na 4—5 zachodzących zawsze jeden na drugi zębów. Łańcuch użyty na 6000 klm. nie daje już żadnego bezpieczeństwa pod względem wytrzymałości i ciągle nam grozić będzie pęknięciem, podczas kiedy na konstrukcyi kół zębatych nie widzimy najmniejszego zużycia i nie zachodzi żadna potrzeba wymiany takowych ua nowe.

6) Zalety bezłańcuchowego koła występują szczególnie w dłuższych podróżach, kiedy nieraz jest się zmuszonym odbywać jazdę pomimo deszczu i błota, jak to się ze mną często dzieje, bo nie zawsze ma się sposobność posługiwać się „przyjacielem“ a wreszcie taka „przyjacielska“ podróż wypada zanadto kosztownie. Chociaż maszyna robi wrażenie ruchomej bryły błota to przecież cała konstrukcya jest czysta, koła balansują tak ładnie, jakby wszystko zupełnie było nowe, gdy przeciwnie koła łańcuchowe sprawiają jeźdźcowi w razie niepogody prawdziwą męczarnię.

7) Używana dotąd przezemnie bezłańcuchowa maszyna — Graziosa-Chainless z gumami Continental — ma oprócz innych zalet. osobliwą oś przy tylnem kole. A mianowicie jest ona podwójna: oś do której przyśrubowane są conusy jest próżna i sięga od jednego końca widełek do drugiego; przez nią przechodzi druga pełna, na lewej jej stronie znajduje się stopień do wsiadania i wchodzi po prostu w osadzone koło a z prawej strony przymocowana jest śrubą. Podobna jest do wydłużonego na prawo stopnia i służy jednocześnie ku zabezpieczeniu puszki na zębatem kole od możliwych zderzeń. W szybki też i pojedynczy sposób daje się zdjąć tylne koło bez naruszenia łożysk kulkowych.

8) Co do szybkości bezłańcuchowego koła, to bezwarunkowo nie stoi ono niżej w porównaniu z kołami łańcuchowemi, jak to utrzymują ci, którzy nigdy jeszcze na kole bezłańcuchowem nie jeździli, a góry również bierze się na niem łatwo. Wszystkie długie i strome góry, po których przedtem jeździłem na maszynie o przenośni 70" i 75", przejeżdżałem także na kole bezłańcuchowem 84".

Uprzedzenia moje do bezłańcuchowego

koła znikły zupełnie i pewny jestem, że kto jednę tylko na niem próbę odbędzie, ten podzieli niezawodnie wypowiedziane o niem moje zdanie.



ZWIĄZEK
lwowskich towarzystw kolarkich dla sportu wyścigowego.

Tor wyścigowy lwowskiego Klubu C. uznany został przez wszystkich niemal wyścigowców czeskich i niemieckich, biorących udział w wyścigach, jako najlepszy w Austryi.

Budowa jego kosztowała z górą 10 tysięcy złr., a utrzymanie kosztuje obecnie około 800 zł. rocznie.

Cały ten ciężar ponosił dotychczas lwowski K. C. z ilością zaledwie 140 członków, a jeżeli się zważy, iż wyścigi w dwu ostatnich latach nie dopisały, względnie tor nie został należycie wyzyskany, że także panuje ogólna apatya i zastój w ruchu sportowym po stronie innych lwowskich klubów, że po prostu tor ten się nie opłaca, to nie będzie dziwnem, iż wyłoniła się w L. K. C. myśl pozbycia się tego toru.

Ale zerwanie kontraktu dzierzawnego z właścicielami gruntu, na którym tor stoi, musiałoby pociągnąć za sobą zupełne usunięcie toru z powierzchni gruntu i zniszczenie tego tak znacznymi kosztami i trudami zbudowanego dzieła.

Byłoby to grzechem nie do darowania dopuścić do czegoś podobnego, pozbyć się tej naszej chluby i ozdoby sportowej, której nam tak inne miasta zazdroszczą, to też obowiązkiem jest naszym wszelkiemi siłami tor ten utrzymać.

Sposobem do tego byłoby założenie „Związku lwowskich klubów kolarskich dla sportu wyścigowego“, któryby na siebie przejął dalsze utrzymanie i należyte wyzyskanie toru, a to albo za spłatą klubowi wartości toru (którą Klub stawia na 4000 zł.) lub przez przyjęcie przez wszystkie kluby związkowe udziału w wydatkach i dochodach z toru, czy to w jakiejś ryczałtowej kwocie, czy to w stosunku do ilości członków.

Akcya w tym kierunku została już za inicyatywą L. K. C. rozpoczęta, a w krótce zwołane ma być zebranie delegatów lwowskich towarzystw, w celu ostatecznego porozumienia się.

Kwestya to ważna i nie cierpiąca zwłoki, gdyż musi być do końca b. r. zadecydowaną, zechcą się tedy lwowskie towarzystwa jak najrychlej nad kwestyą tą zastanowić, aby założyć się mający związek mógł już z Nowym Rokiem objąć sprawy toru.

Związek taki, którego zarząd będzie miał obowiązek jedynie i wyłącznie urządzanie wyścigów, ożywi niezawodnie ruch sportowy w naszem mieście i stworzy z lwowskiego toru prawdziwe ognisko tego ruchu. Natomiast — przy dobrem prowadzeniu związku — nie będzie nawet obawy jakiegoś ryzyka ze strony klubow do związku przystępujących, albowiem dochody z toru będą musiały nietylko pokryć potrzebne wydatki, lecz także dadzą z pewnością jakąś nadwyżkę na rzecz związkowych klubów.

Zatem raźnie do dzieła! Ratujcie zagrożoną egzystencyę naszego znakomitego toru wyścigowego! *K. H.*

KORESPONDENCYE.

Odesa, dnia 25. listopada,

Od Pana Leona Baranowskiego (Elby) z Odesy otrzymujemy nastepujące pismo:

Otrzymawszy Nr. 23. „Koła“ i przeczytawszy zawiadomienie „Od Redakcyi“, że w obec braku poparcia ze strony czytelników, „Koło“ z końcem r. b. przestanie wychodzić, zrobiło to na mnie bardzo przykre wrażenie i dla tego] (być może, że nie będę pierwszym,) spieszę z przesłaniem niniejszego, by wyrazić szczery żal, oraz przesłać Szano-

wnemu i sympatycznemu Redaktorowi wyrazy współczucia i pociechy i zachęcić Go do dalszej pracy, bo my sportsmani nie powinniśmy dopuścić do tego, by pismo dobrze redagowane po pięcioletniem prosperowaniu, miało być żywcem pogrzebane. Dla tego też proszę uprzejmie o wydrukowanie mej odezwy, która zapewne nie będzie głosem wołającego na puszczy i za moim przykładem pójdą wszyscy członkowie zaprzyjaźnionych i niezaprzyjaźnionych Towarzystw.

P. P. Kolarze!

Nie znam dokładnie liczby prenumeratorów „Koła", lecz sądzę, że jest poważną wnioskując choćby z nagłówka „Koła", gdzie powiedziano, że pismo to jest organem urzędowym „Lwowskiego K. C." „Krakowskiego K. C." „O. K. S." Lwowskiego i innych. Przypuszczam, że trzy wspomniane Towarzystwa liczą członków minimum 600, a zatem PP. kolarze, byłoby dla nas wszystkich hańbą, gdybyśmy pozwolili upaść polskiemu pismu redagowanemu dla nas, sportsmanów, dla tego też pozwalam sobie w tej sprawie zabrać głos i zwracam się do Was PP. Kolarze, z hasłem „Ratujmy!" Niech każdy z nas piśmiennie zobowiąże się, że dostarczy z a r a z 5-ciu prenumeratorów, wszak to nie wiele, lecz mnożąc 600 przez **5** damy odrazu 3.000 prenumeratorów t. j. taką liczbę, że wpływ z prenumeraty nie tylko że pokryje wydawnictwo, lecz nadto coś się okroi na utrzymanie administracyi. Jestem przekonany, że koledzy po kole nie dopuszczą do tej ostateczności, aby pismo, które się z nami zżyło, z którego myśmy czerpali cenne i praktyczne wskazówki, które nas łączyło węzłem przyjaźni, przy pomocy którego mogliśmy wymieniać swe zdania, dzielić się myślami i wrażeniami — pogrzebać raz na zawsze w grobie zapomnienia!. Nie grajmy roli grabarza lub przedsiebiorcy pogrzebowego, nie bądźmy sędzią, który skazuje na karę śmierci niewinnego, lecz bądźmy aniołami opiekuńczymi, roztoczmy swe skrzydła i nie pozwólmy aby „zły duch", który czatuje na niewinną duszę, zabrał ją nam z tego świata. Do nas należy ratować pismo, którego specyalność nam jest poświęcona, a którego prócz kolarza nikt inny nie prenumeruje, nie znajdując w niem być może dla siebie potrzebnej strawy.

My więc kolarze a nie kto inny, powinniśmy bo to jest naszym obowiązkiem przyjść z pomocą i spodziewam się, że przy wspólnej agitacyi postawimy nasze pismo na pożądanej stopie. Ja pierwszy, chociaż mieszkam w Rosyi, w Odesie, gdzie nas Polaków sportsmanów jest zaledwie kilku, daję niniejszem zobowiązanie, że od N. R. 1900, dostarczę pięciu prenumeratorów, niechże więc ci koledzy po kole, zamieszkujący tam, gdzie liczba Polakow nie liczy się na palcach, pójdą za moim przykładem i dostarczą redakcyi „Koła" choćby taką samą liczbę prenumeratorów, co daleko im pójdzie łatwiej, aniżeli mnie. Ja ze swej strony roześlę okólnik do wszystkich konsulów W. T. C. z prośbą o poparcie pisma i jestem przekonany, że okólnik mój dostarczy sporą liczbę nowych abonentów. Do Was więc PP. kolarze, do Was Szanowni koledzy zwracam się z tą odezwą i hasłem „Ratujmy". Oby moja odezwa odniosła pożądany skutek i oby w nowem stuleciu pojawiło się „Koło" w powiększonym formacie i oby zamieniło się na pismo tygodniowe. Nie pozwólmy aby Szanowny, powszechnie lubiany i sympatyczny redaktor Hemerling i Jego dziecko, które tak wypieścił i wychował dla dobra publicznego, miał do nas słuszny żal, że z naszej winy musiał je pochować. Niech wiek XX. za pośrednictwem „Koła" pozwoli się nam zjednoczyć w jedno olbrzymie „Koło" złożone z ogniw, a temi ogniwami bądźmy my, kolarze! **W** nadziei, że Szanowni koledzy po kole pójdą za moim przykładem, pozwalam sobie uścisnąć Waszą dłoń, a w oczekiwaniu w „Kole" pomyślnych wiadomości o losie tego pisma, załączam koleżeńskie „Czołem"!

Leon Baranowski.

Konsul W. T. C. w Odesie.



KRONIKA.

— W i e c z o r e k A. K. C. Dnia 21. stycznia urządza sympatyczny Akademicki Klub Cyklistów w salach Kasyna mieszczańskiego wieczorek z tańcami, który z powodu licznych niespodzianek kotylionowych będzie

niezawodnie jednym z najpiękniejszych w zbliżającym się karnawale.

Atrakcyą dla nadobnych danserek będą karneciki malowane przez pierwszorzędnych lwowskich artystów.

Należy się spodziewać, iż wieczorek ten zgromadzi cały nasz świat sportowy, jak nie mniej wszystkich zwolenników tego młodego a tak raźnie rozwijająęego się towarzystwa.

— Projekt założenia „Związku lwowskich towarzystw kolarskich dla sportu wyścigowego“ jest bliskim urzeczywistnienia. Związek taki ożywi znacznie życie sportowe we Lwowie.

— Piotrków. Wieczorek familijno taneczny tutejszego T. C. w dniu 11. z. m. udał się jak nie można lepiej. Zebrało się około 60 osób a do tańca stawało par 19.

Z bardzo nieznacznym wyjątkiem, wszyscy prawie zebrani przyjmowali udział w tańcu i bawili się ochoczo blisko do godziny 6. rano. Tak pięknego zebrania dawnośmy nie widzieli; toalety dam były bardzo gustowne acz skromne — właśnie, jak na podobnych wieczorkach być powinno. Tańcami kierowali pp. Trębicki i Zapałkiewicz. Następna zbawa odbędzie się w przyszłą sobotę. Cała młodzież dała sobie na niej „rendes-vous“.

W dniu 5 grudnia ma być zwołane Ogólne zebranie T. C., dla wyboru paru nowych członków komitetu na miejsce ustępujących pp. Dobrzańskiego i Kleyny.

Lekcye gimnastyki odbywające się corocznie w zimowym sezonie w lokalu Towarzystwa cyklistów, już się rozpoczęły i członkowie klubu mogą się na nie schodzić dwa razy tygodniowo: w poniedziałki i czwartki. Lekcye te dla członków towarzystwa odbywają się bezpłatnie.

— W wiedeńskiej fabryce gum Continental na Breitensee wybuchł ubiegłej niedzieli pożar. Pewien robotnik zbliżył się nieopatrznie z płonącem światłem do kanału napełnionego gazem benzynowym i wywołał tem straszne te skutki. Szkodę szacują na 150,000 złr. Ruch fabryki jednak nie ustał, a zresztą uratowano jeszcze znaczne zapasy gum.

— Cyklistyka w Buffalo. Niema może miasta na świecie, gdzieby cyklistyka tak była rozwiniętą jak w Buffalo. Na każdych ośmiu mieszkańców przypada jeden rower. Ilość cyklistów, używających tam koła w celach praktycznych. szacują na 100,000 W piękne dni letnie widzi się na ulicach buffaloskich 50—60,000 cyklistów. W dniach słotnych wzmagają się dochody tramwaji o 800—1200 dolarów. Jest tam 180 domów produkujących koła i części składowe, około 100 handli kół i około 100 warstatów reparacyjnych.

— Według dokładnego obliczenia wynosi ilość wystawionych w Londynie rowerów: na wystawie narodowej 1276, a na stanleyowskiej 1461.

— Stockholm liczy obecnie, 32.000 cyklistów, t. j. 10% ludności.

— Niemiecki Związek (D. R. B.) wyłożył obecnie 60.000 marek na sporządzenie kart kolarskich w podziałce 1:850,000. Karty te obejmować będą prócz Niemiec, także część Rosyi, Austryi, Włoch i całą Szwajcaryę, a dostępne będą tylko dla członków związku.

— Koło w służbie pocztowej. Angielski zarząd poczt ma w użyciu przeszło 2.000 rowerów dla rozwożenia depesz.

— Amerykańskie pisma sportowe proponują rozegranie mistrzowstw światowych na r. 1901 w Meksyku.

— W. Rejman skończył już swoją podróż naokoło świata, i wydać ma o niej osobne dzieło.

— Anglik Walters przeniósł się na zimę z Paryża do Londynu, ma jednak z wiosną do Paryża powrócić.

— Panna Kocięcka warszawianka, znana nam z zeszłorocznych wyścigów, przerzuciła się na profesyonizm i brała w b. r. udział we wszystkich niemal wyścigach damskich, jakie się odbyły w Rosyi i Królestwie. Obecnie staje do wyścigów w Moskwie w dniach 5. i 6. bm. w zimowym maneżu Wogóle zdobyła w tym roku 75 pierwszych nagród (także ładny rekord).

— Wycieczki na kołach na wystawę paryską zamierza zorganizować niemiecki Touring-Club w Monachium przy pomocy bawarskiego biura Schenkera i Ski. Na maj i czerwiec zapowiadają po jednej takiej wycieczce, na lipiec, sierpień i wrzesień po dwie lub więcej. Za pewną, nieoznaczoną dotychczas kwotę ma dać towarzystwo kompletne utrzymanie i pomieszczenie tak w podróży jak i w Paryżu. Punktem wyjazdu będzie Strassburg, a kierunek wycieczki rzeczą wyboru. Liczba wycieczkowców będzie ograniczoną, a każda grupa będzie miała swego przewodnika. Bliższe szczegóły podamy w swoim czasie.

— August Vondrich, znany czeski wyścigowiec, zdobył w tym sezonie 22 pierwszych, 8 drugich, 4 trzecie i 1 czwartą nagrodę, razem przeto 35 nagród.

— P. Klimes, zasłużony prezes czeskiego związku, poniósł znaczną szkodę wskutek pożaru, który ogarnął jego składy tłuszczów i olejów w Żyżkowie i doszczętnie je zniszczył.

— Klub wiedeński „Die Wanderer" zbudował w Praterze z całym komfortem urządzony własny dom klubowy.

— Emil Bischitz słuchacz praw w Budapeszcie wybrał się dnia 4. października w podróż do Paryża na kole. Jechał na Wiedeń, Liniec, Monachium, Augsburg, Stuttgart, Strassburg, Nancy i przybył dnia 15. paźdź. do Paryża zrobiwszy w 11 dniach 1642 km.

— Salon du cycle, doroczna paryska wystawa kolarska odbędzie się w czasie od 17. do 30. grudnia w sali „Wagram".

— Tor wyścigowy kolarski, który stanie na placu paryskiej wystawy, pomieścić ma 80.000 widzów. Koszta budowy obliczono na 300,000 franków.

Ważniejsze wyścigi rekordy i matche.

— Rekord mili angielskiej ustanowił Major Taylor w Chicago na 1:19. Maszyna prowadząca go zaopatrzoną była w osłonę od wiatru. Bez takiej osłony ustanowiony rekord Elkesa wynosi 1:31.

— Dwudniowe wyścigi w Moskwie. W pierwszym dniu (26. zm.) mimo spółzawodnictwa Arenda, Verheyena, Moma, Pasiniego i innych wyszedł zwycięzko Rosyanin. W wyścigu głównym stanęli z przedbiegów: Pogożew, Waszkiewicz, Butyłkin, Utoczkin, Pasini, Verheyen, Momo i Arend. — Międzybiegi I. 1. Utoczkim, 2. Pasini; II. 1. Momo. 2. Verheyen; III. 1. Butyłkin, 2. Arend. — Bieg rozstrzygający; 1. Butyłkin, 2. Utoczkim. 3. Momo.

W drugim dniu był Momo bohaterem dnia. W międzybiegach przybyli Butyłkin przed Arendem, Momo przed Waszkiewiczem, Verheyen przed Fedorowem. W biegu rozstrzygającym 1. Momo, 2. Verheyen, 3. Butyłkin.

— Match Robl-van der Tuyn w Hamburgu zakończył się zwycięstwem Robla, który 50 km. ujechał w 1:03:43 wyprzedzając przeciwnika o blisko 10 okrążeń.

— Hamburg Rotherbaum 3. grudnia. Wyścig 1000 m. po 3 przedbiegach i 2 międzybiegach 1. Seidl 1:37 $^{1}/_{5}$. 2. Kudela, 3. Käser. — 10 km. bez prowadzenia, 1. Käser 14:46 $^{1}/_{5}$, 2. Rettig i Bocquillon równocześnie 4. Scheuermann. — Tandemy 2000 m. 1. Seidl-Kudela 2:29 $^{1}/_{5}$, 2. Käser v. d. Tuyn, 3. Rettig-Scheuermann. — 30 km. 1. v. d. Tuyn 35:18 $^{4}/_{5}$, 2. Lesna. 3. Robl.

Samochody.

— Beconnais zrobił na torze parku książęcego w Paryżu 100 km. w 1:34·26. W 1 godzinie 67·233 km.

— W służbie sanitarnej w Ameryce zaczynają powszechnie używać wozów motorowych. Początek dało Chicago.

— Austryacki klub samochodowy liczy obecnie 420 członków. Na ostatniem W. Zgromadzeniu wybrany został prezydentem hr. Pötting.



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

— Uchodzenie powietrza z obrźczy pneumatycznych.

Radmarkt donosi, że nad kwestyą tą robił doświadczenia francuski uczony Arsoval i przekonał się, że z pneumatyka napompowanego powietrzem atmosferycznem (21 części tlenu, a 79 części wodoru) tlen bardzo rychło uchodzi, a pozostaje sam czysty wodór, że zatem guma wodoru nie przepuszcza.

Kwas węglowy wpompowany do pneumatyka uchodzi zeń również bardzo szybko.

Arsoval dochodzi do następujących wniosków: 1. Kwas węglowy nie nadaje się wcale do pompowania pneumatyków; 2. przy pompowaniu zwykłego powietrza atmosferycznego potrzeba przeczekać aż tlen ujdzie, pozostawiając tylko $^{4}/_{5}$ części pierwotnego napełnienia; szybsze lub powolniejsze uchodzenie tlenu zależy od jakości gumy i grubości kiszki; 3. pneumatyk nie powinien być ile możności wypróżniany, gdyż po pewnym

czasie zawiera on sam wodór, podczas gdy przy nowem pompowaniu wtłacza się znów tlen, po którego ujściu pneumatyk mięknie.

Według tych doświadczeń byłoby najlepiej napełniać pneumatyki samym wodorem, a póki go nabyć nie można, należy przy pompowaniu powietrzem atmosferycznem czynność tę powtarzać dopóty, dopóki tlen zupełnie nie ujdzie a pneumatyk wypełniony wodorem nie dojdzie do stałej twardości.

Konsul „Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów" na miasto Lwów — przyjmuje zgłoszenia na członków zamiejscowych i udziela żądanych wyjaśnień — ulica **Ossolińskich L. 11.**

W. Krobicki

Jedyna sprzedaż słynnych na cały świat próżnych dzwon Jointless

wyrób

fabryki New Jointless Rim Ltd. w Birmingham

n Austro-Węgry i Szwjc ryę.

W tym roku znów zwycięski na torze i drodze!

Bez konkurencyi pod względem jakości i wykonania.

Płaszcze z silną bardzo elastyczną wkładką, kształt owalny, gładkie lub z rozmaitem zakarbowaniem.

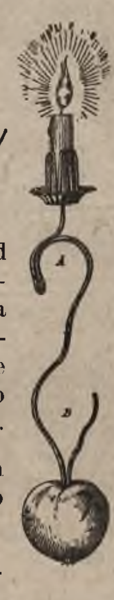
Kiszki absolutnie nieprzepuszczalne z wentylem Dunlop, Hannower lub Lucas.

Pneumatyk „CONTINENTAL“ najlepsza marka.

Wyrób krajowy!

Nowość!

Przyrząd do umocowywania świeczek i podarków na „BOŻEM DRZEWKU“.



Zalety: Położenie świeczek pozostaje bez względu na układ gałęzi zawsze pionowem. Efekt oświetlenia jest nadzwyczajny. — Świeczki trzymają się mocno w drucianej osadzie i nie skapują na gałęzie, wypalając się aż do ostatniego kawałeczka, bez niebezpieczeństwa zapalenia gałęzi. — Żmudne i bez kwestyi niebezpieczne uwiązywanie podarków, ciasteczek i t. p. odpada zupełnie. — Drzewko całe można w nadzwyczaj krótkim czasie bardzo efektownie ubrać.

Pudełko zawierające 36 sztuk wspaniale w czterech kolorach zabarwionych lichtarzyków na świeczki i 72 sztuk przyrządów do wieszania podarków, — **razem 108 sztuk kosztuje franco 85 ct.**

Zamówienia, jakoteż i przesyłki pieniężne przyjmuje z grzeczności Administracya „KOŁA“ we Lwowie, ul. Szopena l. 7.

Drukiem Z. Golloba Lwów. Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

Dodatek do „KOŁA“.



Wszelkie naprawy rowerów.

Czyszczenie maszyn w abonamencie miesięcznym

i SEZONOWYM.

Nauka jazdy na kołach.



Wyciąg z cennika:

Cyklometry „Veeder"	***3·15***
Pompy teleskopowe	***1·80***
Latarki acetylenowe od ***4 zł.*** do .	***8·50***
Calcium Carbiel w puszkach od ***15 ct.*** do	***1·—***
Kasetki do naprawy od ***15 ct.*** do .	***—·50***
Stojaki pod koła od ***90 ct. do*** . .	***2·50***
Szczotki do czyszczenia od ***20 ct.*** do	***—·90***
Dzwonki od ***20 ct.*** do	***2·—***
Klej w tubkach od ***4 ct.*** do . .	***—·40***
Spinacze do spodni od ***10 ct.*** do .	***—·25***

nadto

Potniki, ***Cholewki,***
Sweatey, ***Paski,***
Pończochy, ***Torebki,***
Czapki, ***Siodełka***

po cenach najprzystępniejszych.

